This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

Einige

Eisenbahnfragen.

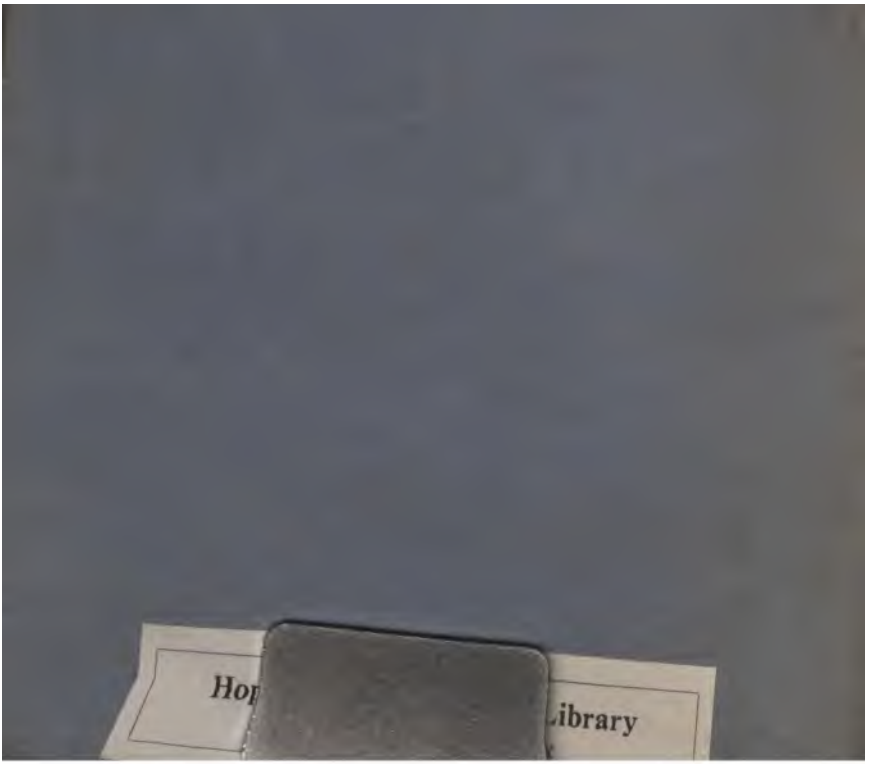
Von

Alexander Dorn.

Separatabdruck aus dem „Pester Lloyd".

HE 3057 D71

Pest, 1871.
Druck von Khär & Wein, Dorotheagasse Nr. 14.
Selbstverlag des Verfassers.


Hop
ibrary

I.

„Es ist meine lebhafte Ueberzeugung, und ich glaube, die Erfahrung bewährt es fast ausnahmslos, daß volkswirthschaftliche Interessengegensätze nicht an und für sich unlösbar sind, sondern daß so lange sie unlösbar erscheinen, dies nur der Fall ist, weil der Coincidenzpunkt dieser sich scheinbar entgegenstehenden Interessen, die Solidarität bei mehreren Sphären wirthschaftlicher Interessen nicht gehörig aufgesucht worden ist." Diese Worte finden sich in der Rede, welche Hr. Dr. Schäffle, der gegenwärtige österreichische Handelsminister, bei Eröffnung der von der Wiener Handelskammer veranstalteten Enquête über Transportwesen hielt, und sie bildeten eigentlich den Kern dieser Rede, welcher den Standpunkt des National-Oekonomen Schäffle kennzeichnen sollte.

Wir haben obigen Satz nicht aus dem Grunde hervorgehoben, weil er etwa etwas besonders Neues enthielt, sondern lediglich deshalb, weil er von dem Manne ausgesprochen wurde, welcher in der so nothwendigen Regenerirung des österreichisch-ungarischen Eisenbahnwesens eine providentielle Rolle zu spielen berufen scheint; wir sagen: des österreichisch-ungarischen Eisenbahnwesens, weil die Enquête in der That die Bahnen der gesammten Monarchie in den Bereich ihrer Thätigkeit gezogen hat, und weil, da die Initiative zur ganzen Bewegung von Wien ausgegangen ist, auch die weitere Entwicklung derselben ihren Schwerpunkt in Wien, und daher — soweit es sich um staatliches Vorgehen handelt — im Wiener Handelsministerium finden muß. Es ist traurig genug für Ungarn, daß es in Fragen, welche das gesammte materielle Leben in so einschneidender Weise berühren, wie die auf das Eisenbahnwesen sich beziehenden, sein Heil von Auswärts erwarten muß; aber leider ist dies eben Thatsache, wenn auch der ungarische Kommunikationsminister sich nicht veranlaßt gefunden hat, sein Ministerium bei der jeder politischen Färbung baren Enquête vertreten zu lassen. Man darf vielleicht umsomehr hoffen, daß Herr Dr. Schäffle kräftig in die Regelung der Eisenbahnfragen eingreifen wird, da er, dem nicht erst die Uebernahme des Ministerportefeuilles Veranlassung zu volkswirthschaftlichen Studien gibt, schon vielfach durch wissenschaftliche Arbeiten bewiesen hat, daß

er die Wichtigkeit des Eisenbahnwesens und seinen Zusammenhang mit den verschiedenen Zweigen des Wirthschaftslebens in vollem Umfange zu würdigen wisse.

Angesichts der Enquêteverhandlungen nun, welche übrigens wenig Tröstliches über die allgemeine Verbreitung klarer Begriffe geoffenbart haben, und angesichts des unbestreitbar großen Einflusses, den der weitere Verlauf der Dinge in Wien auch auf die ungarischen Eisenbahnverhältnisse ausüben muß, drängt es uns, aus der Fülle der ungelösten Fragen einige der wichtigsten und speziell das Handelsinteresse am unmittelbarsten berührenden herauszugreifen, und einige Bemerkungen eben zu Gunsten der Wahrung dieser Interessen zu wagen. Wir halten es aber vorher für nothwendig, einige allgemeine Erwägungen voranzuschicken. Auch wir sind der Ansicht, daß volkswirthschaftliche Interessengegensätze nicht an und für sich unlösbar sind; wir glauben aber, daß die Lösung nur dann gefunden werden kann, wenn man vor Allem sich des Urgrundes der bestehenden Gegensätze bewußt ist, und nicht, eine an sich wirthschaftlich kranke Existenz als gut und nothwendig hinnehmend, Alles gethan zu haben glaubt, wenn man durch Palliativen Krankheitssymptome oberflächlich beseitigt, ohne verhindern zu können, daß diese sofort durch andere ersetzt werden. Leider ist bisher bei allen Bestrebungen, welche die Ausgleichung der zwischen den Eisenbahnunternehmungen und dem versendenden Publikum bestehenden Interessengegensätze zum Ziele hatten, stets ein solcher Vorgang beobachtet worden.

Das Grundübel, von dessen Beseitigung allein unserer innersten Ueberzeugung nach die Herstellung eines wirklich und nachhaltig gesunden Verhältnisses zwischen dem Versender und dem Frachter auf der Schiene erwartet werden kann, ist die dermalen allgemein existirende Zwitterstellung der Eisenbahnunternehmungen, jene Zwitterstellung zwischen Monopol und Konkurrenz, zwischen Privilegium und Unterordnung unter die allgemeinen Gesetze, zwischen Beherrschung des Verkehres und Bedienung desselben, jene Zwitterstellung, deren Erkenntniß die angeblichen Widersprüche zwischen den Interessen der Bahn und des Publikums eigentlich als Widersprüche im Eisenbahnwesen selbst erscheinen läßt. Man kann sich in der That der Sonderbarkeit des Eindruckes nicht entziehen, welchen der Umstand hervorbringt, daß dieselben Stimmen, welche die Freiheit des Erwerbes in ausgedehntester Weise befürworten, für die Erwerbsthätigkeit der Eisenbahnunternehmungen die engsten Grenzen staatlicher Maßregelung verlangen; und doch hat dieses Verlangen unter den heutigen Verhältnissen seine volle Berechtigung, weil bei der in so vielfacher Hinsicht monopolistischen Stellung der Eisenbahnen eben jener selbstwirkende Regulator, der die größte Wohlthat der Gewerbefreiheit bildet, die Konkurrenz ausgeschlossen ist; die staatliche Autorität verhilft den

Bahnunternehmungen zu so vielen Exemtionen von den Pflichten, welche die allgemeinen Gesetze den übrigen Staatsbürgern auferlegen, daß auch die Berechtigung, ja die Verpflichtung des Staates nicht bestritten werden kann, auch der Rechtssphäre der Bahnunternehmungen gegenüber das öffentliche Interesse durch administrative Einflußnahme zu vertreten.

Da ist es aber sehr schwer, das richtige Maß und die richtige Form zu finden. Das Leben und seine Anforderungen wechseln von Tag zu Tag; kein Einzelner und kein Ministerium ist im Stande, die jeweils bestehende Konfiguration der verschiedenen Faktoren zu übersehen und sofort die richtigen Mittel und Wege zu finden, welche geeignet wären, einen schädigenden Einfluß monopolistischer Velleitäten hintanzuhalten. Das einzige Mittel radikaler Heilung würde, wie wir glauben, in einer totalen Umgestaltung des Eisenbahnwesens im Sinne der freien Konkurrenz auf der Schiene liegen, wie wir dieß bereits im vorigen Sommer in einer Artikelreihe nachzuweisen versucht haben. Wir werden auch dießmal wieder des Näheren darauf zurückkommen; wenn wir aber auch an der Ueberzeugung festhalten, daß eine solche Umgestaltung als letztes Ziel aller Eisenbahnreformbewegung betrachtet werden muß und nach längerer oder kürzerer Zeit auch allgemein als unbedingt nothwendig erkannt und durchgeführt werden wird, so können wir uns doch auch leider der bedauerlichen Erkenntniß nicht verschließen, daß bei der heute noch übergroßen Macht der entgegenstehenden Interessen solche Erwägungen vorläufig nur einen theoretischen Werth haben. Das unmittelbare, auf praktischen Erfolg in nächster Zukunft gerichtete Bestreben kann allerdings nur darauf gerichtet sein, Palliativen der oben angedeuteten Art aufzusuchen, welche, wenn sie auch den ungesunden Zustand in seiner Wesenheit unberührt lassen, wenigstens nach Möglichkeit die schädlichen Wirkungen desselben auf das Gemeinwesen abschwächen und allenfalls Uebergangsstadien zur gänzlichen Befreiung des Verkehres von den Fesseln des Frachtmonopols vorbereiten.

Von diesem Standpunkte wollen wir nun bei unserer Besprechung einiger Eisenbahnfragen ausgehen.

II.

Der Dienst, welchen die Eisenbahn dem Verkehre leistet, ist die Bewirkung der Ortsveränderung. Der objektive Werth dieses Dienstes für die Entwicklung der Gesammtheit des Handels, beziehungsweise für die Gesammtwirthschaft des Landes, dessen Handel die Bahnen dienen, richtet sich nun einerseits nach dem Preise, um welchen der Dienst geleistet wird, andererseits nach dem Grade der Vollkommenheit, in welchem die Bahn den übernommenen Verpflichtungen nachkommt. Aus dem ersten Momente entwickeln sich die Tariffragen, aus

dem zweiten die Betriebsfragen in der weiteſten Bedeutung des Wortes. Wir wollen uns zunächſt mit den Fragen der erſteren Art beſchäftigen.

„Es gibt“ — ſagt Schäffle in ſeinem „Geſellſchaftlichen Syſtem der menſchlichen Wirthſchaft“ *) — „wenige öffentliche Fragen überhaupt, welche das ganze geiſtige und materielle Güterleben einer Nation ebenſo tief berühren, wie die Tariffrage“; und in der That, heute, wo der geſammte Verkehr in Folge der allgemeinen rieſigen Entwicklung des Eiſenbahnweſens ſo große Dimenſionen angenommen hat, wo eben dieſe Eiſenbahnen in allen Angelegenheiten, in welchen Transportfragen eine Rolle ſpielen, als Faktor von höchſter Wichtigkeit mit in Berechnung gezogen werden müſſen, hat natürlich der Preis des Eiſenbahntransportes eine Stellung erreicht, deren nützlichem oder ſchädlichem Einfluſſe ſich kaum irgend ein Gebiet menſchlicher Thätigkeit entziehen kann. Die Beſtimmung dieſes Preiſes unterliegt aber nach den heutigen Verhältniſſen keineswegs den allgemeinen wirthſchaftlichen Geſetzen, welche bei der natürlichen Preisbildung, wie ſie auf offenem Markte und bei freier Konkurrenz vor ſich geht, die einzig maßgebenden ſind.

Unter natürlichen und regelmäßigen Verhältniſſen beſtimmen die Herſtellungskoſten die Minimalgrenze, und die jeweiligen Beziehungen zwiſchen Angebot und Nachfrage die Maximalgrenze des Marktpreiſes; dies gilt auch für Transportleiſtungen, wo dieſelben nicht monopoliſirt ſind, z. B. für den Transport mit gewöhnlichen Fuhrwerken, auf freien Flüſſen und zur See. Anders iſt es jedoch bei den Eiſenbahnen; hier herrſcht auf der Linie ſelbſt das unbeſchränkte Monopol, welches nur für längere Strecken zuweilen durch die Konkurrenz einer anderen Linie paralyſirt wird. An die Stelle der jeweiligen Abmachung tritt daher der feſtſtehende Tarif, und an die Stelle der Konkurrenzverhältniſſe tritt die konzeſſionsmäßige Beſtimmung des Maximalfrachtſatzes. Die erſte Frage, um die es ſich beim Tarifweſen handelt, iſt daher die der Höhe des Konzeſſions-Tarifes überhaupt, an welche ſich dann weiterhin die der Abſtufung der Einheitsſätze reiht.

Vor allem muß die Erſcheinung auffallen, daß faſt alle wirklichen Tarifſätze niedriger, ja zuweilen ganz bedeutend niedriger ſind, als die in den Konzeſſionsurkunden feſtgeſtellten Maximalſätze. Darin finden wir zunächſt ſchon den Beweis, daß der Staat, reſpektive die Geſetzgebung der Pflicht, das öffentliche Intereſſe in der Tariffrage zu vertreten, nicht vollſtändig nachgekommen iſt; ihre Pflicht wäre nämlich, in der Feſt-

*) „Das geſellſchaftliche Syſtem der menſchlichen Wirthſchaft, ein Lehr- und Handbuch der Nationalökonomie für höhere Unterrichtsanſtalten und Gebildete jeden Standes, von Dr. Albert Eberhard Friedrich Schäffle“. 2. Auflage, Tübingen 1867.

setzung der Tarifsätze sich möglichst der durch den Kostenpreis der Transportleistung gegebenen natürlichen Minimalgrenze zu nähern. Es wirken aber glücklicherweise andere Faktoren mit, welche die Bahnunternehmungen veranlassen, im eigenen Interesse mit den Tarifsätzen unter das konzessionsweise gestattete Maximum herunterzugehen. Die wichtigste Rolle unter diesen Faktoren spielt wohl die aus den Erfahrungen geschöpfte Erkenntniß der Thatsache, daß auch bei einer monopolisirten Waare — und als solche ist die Transportleistung der Eisenbahnen zu betrachten — der Umfang des Absatzes wesentlich von dem Preise bedingt ist. Gerade in diesem Falle macht sich aber der Einfluß des Preises nach doppelter Richtung geltend; einerseits würde selbst dann, wenn Konkurrenzfragen hiebei überhaupt nicht in Betracht kämen, der Umfang der Benützung der Eisenbahnen von dem Preise dieser Benützung beeinflußt sein; andererseits ist die Konkurrenzfrage für die zu transportirenden Handelsgüter thatsächlich zu beachten; die Handelsgüter werden versendet, um verkauft zu werden, und der Preis, der für sie am Absatzmarkte zu erlangen ist, hängt eben von allen jenen Verhältnissen ab, welche den Marktpreis überhaupt bestimmen. Es kann daher leicht geschehen, daß ein zu hoher Preis, der für die Beförderung vom Produktionsorte zum Absatzmarkte zu bezahlen wäre, sie der Absatzfähigkeit gänzlich beraubte, und daß damit der Transport selbst entfiele. Es ist nun natürlich, daß dieser Umstand auf die Bahntarife einwirkt, weil es doch immer für die Bahnunternehmer viel rentabler ist, mit geringerem Gewinne zu transportiren, als — gar nicht! Leider aber folgen die Bahnen nur langsam und ungern der unbedingten Nothwendigkeit, und auch da noch bedarf es häufig der fortgesetzten Pression durch die Organe der öffentlichen Meinung. Nun liegt es auf der Hand, daß durch derlei Verzögerungen der Gesammtwirthschaft der betreffenden Länder ein ganz bedeutender Schaden zugefügt wird, und daß der bedeutende Spielraum, den die Konzessionstarife oberhalb der natürlichen Minimalgrenze freilassen, jedenfalls ein schlechtes Zeugniß für die Sorgfalt gibt, mit welcher der Staat bei der Monopolsertheilung das öffentliche Interesse gewahrt hat.

Schäffle war der Erste, der in seinem oben zitirten Lehrbuche Eisenbahnfragen in die wissenschaftliche Systematik einführte; freilich konnte er, durch die Umfangsverhältnisse des Werkes beengt, denselben nur eine skizzenhafte Behandlung angedeihen lassen, griff aus der Fülle der obschwebenden Fragen nur zwei, die Zinsengarantie- und Tariffrage, zu etwas eingehenderer Behandlung heraus und hielt sich auch hiebei auf dem Boden des Gegebenen. Was nun speziell die Tariffrage betrifft, so stellen sich die prinzipiellen Resultate, zu denen er gelangt, auf diesem Boden des Gegebenen — somit von unserem früher gekennzeichneten Standpunkte aus als Palliativ-

betrachtet — allerdings als vollkommen logisch dar und erscheinen heute um so beachtenswerther, als der Mann, der diese Anschauungen ausgesprochen, nunmehr auch in der Lage ist, sie mit Nachdruck praktisch zur Geltung zu bringen. Nach Schäffle's Ansicht bleibt für eine den Grundsätzen der Wirthschaftlichkeit entsprechende Regelung der Tariffrage nur der eine Weg übrig:

„sowohl für Staatsbahnen als für Privatbahnen durch die eingehendsten Untersuchungen die Selbstkostenverhältnisse unter Voraussetzung bedeutend gesteigerten Massenverkehrs zu ermitteln, hienach den Maximumtarif, beziehungsweise den Normaltarif der Staatsbahnen festzusetzen; das Defizit des Reinertrages für die Frist, in welcher durch Tarifermedrigungen der Massenverkehr durchgesetzt wird, auf die Staatskassa zu übernehmen, und zwar unmittelbar bei Staatsbahnen, in Form einer Zinsengarantie bei Privatbahnen — unterhalb des tiefer herabgedrückten Maximumtarifes den Differential-, Particular- und Abonnementstarif freizulassen — den Maximumtarif, aber auch nur diesen, der periodischen Revision mit der Volksvertretung zu unterstellen."

Von allen Seiten wohl erwogen, erscheint ein Vorgang, wie der hier bezeichnete, in der That als der unter den gegebenen Verhältnissen wünschenswertheste, und man könnte sich nur Glück wünschen, wenn das vom Professor Schäffle aufgestellte Programm von dem Minister Schäffle durchgeführt würde. Nur in einem Punkte könnten wir den hier aufgestellten Sätzen nicht beistimmen, nämlich in Bezug auf die vollständige Entfesselung der Bahnwillkür rücksichtlich der Differential- und Spezialtarife, und wir glauben auch, daß bei einem näheren Eingehen auf die praktischen Verhältnisse eine Modifikation in den Anschauungen des Herrn Dr. Schäffle selbst platzgreifen würde. Wir kommen übrigens darauf noch zurück.

So viel steht fest, daß unter allen Umständen jedem weiteren Vorgehen die eingehendsten Untersuchungen über die Selbstkostenverhältnisse der Bahnen vorausgeschickt werden müssen, und daß eine auf ihren Ergebnissen beruhende entsprechende Regelung der Tarifsmaxima ein Gebot der dringendsten Nothwendigkeit sei. So viel über die Tarifshöhe überaupt; wir kommen nun zur Besprechung der in den Tarifen vorfindlichen Verschiedenheiten.

III.

Für die Verschiedenheit der Tarife sind zunächst zwei Momente maßgebend, und zwar die Beschaffenheit der befördernden Bahn und die Beschaffenheit des beförderten Gutes. Wir sehen daher, daß sowohl die Tarifsätze der verschiedenen Bahnen Unterschiede in der Bemessung zeigen, als auch, daß in den Tarifen selbst Abstufungen — Klassen — festgesetzt sind.

Was zunächst die verschiedene Beschaffenheit der Bahnen betrifft, so nehmen wir hiebei das Wort Beschaffenheit in dem ausgedehntesten Sinne, und verstehen darunter die Gesammtheit jener Verhältnisse, welche beim Baue und Betriebe der Bahn und somit bei der Zusammensetzung des Kostenpreises ihrer Transportleistung maßgebend sind. So wie jeder Zweig der wirthschaftlichen Thätigkeit bezüglich des Verhältnisses der angewandten Mittel zum erreichten Zwecke wesentlich von einer Menge äußerer Umstände abhängt, deren Aenderung nicht in seiner Macht liegt, und deren Einfluß er sich nicht entziehen kann, so ist dies auch bei den Eisenbahnen der Fall. Zunächst bemißt sich schon die Höhe der Anlagekosten nach der Beschaffenheit des Terrains, nach der größeren oder geringeren Entfernung, aus welcher die nöthigen Materialien herbeigeholt werden müssen und dem Preise dieser Materialien, nach der Höhe des Arbeitslohnes in jener Gegend, wo gebaut wird, und endlich nach der Lage des Geldmarktes zur Zeit der Bauführung. Auch die Betriebskosten sind bei den verschiedenen Bahnen verschieden; sie hängen ab von den Niveauverhältnissen, von der im größeren oder geringeren Maße vorhandenen Nothwendigkeit der Erhaltung von Kunstbauten, den klimatischen Verhältnissen, welche durch ihren mehr oder weniger ungünstigen Einfluß Reparaturarbeiten und Nachschaffungen in höherem oder niedrigerem Grade nothwendig machen, und endlich auch von den bestehenden Lohnverhältnissen. Nun setzt sich aber aus der Verzinsung des Anlagekapitals und aus den Kosten des Betriebes der Kostenpreis der Transportleistung zusammen, und es ist somit die wirthschaftlich gerechtfertigte Minimalgrenze des Verkaufspreises dieser Transportleistung gleichfalls bei den einzelnen Bahnen verschieden. Wenn also der in unserem letzten Artikel aufgestellten und sicherlich gerechtfertigten Forderung, daß die Tarifssätze dieser Minimalgrenze sich thunlichst nähern mögen, entsprochen werden soll, so entfällt damit von selbst die Möglichkeit eines einheitlichen Tarifes für alle Bahnen.

Gleichwohl wurde und wird ein solcher einheitlicher Tarif von vielen Seiten verlangt; allein, wie eine nur einigermaßen unparteiische und das Wesen der Sache erfassende Erwägung der Verhältnisse zeigt, ermangelt ein solches Verlangen jeder gerechtfertigten Grundlage und kann nur aus dem Streben nach Bequemlichkeit in der Frachtkostenberechnung entsprungen sein. Ja man muß sogar zur Erkenntniß ge-

langen, daß die Erfüllung eines solchen Wunsches entschieden wirthschaftlich schädlich wäre; denn da es doch nicht gut anginge, den einheitlichen Tarif lediglich nach den Kosten der am billigsten arbeitenden Bahnen zu bemessen, sondern da hiefür mindestens eine mittlere Höhe ausgerechnet werden müßte, so würde man doch auf vielen Bahnen und zwar wahrscheinlich auf den größten und wichtigsten zu hohe Frachtsätze bezahlen; diejenigen Bahnen aber, deren Selbstkosten sich höher stellten, als der einheitliche Frachtsatz, wären nach einer gegebenen Zeit gezwungen, ihren Betrieb gänzlich einzustellen. Es zeigt sich also jedenfalls, daß der Unterschied der Tarifsätze auf den verschiedenen Bahnen in der Natur der bestehenden Verhältnisse begründet ist und daher im Prinzipe nicht angefochten werden kann.

So wie nun das subjektive Element, nämlich die Lage des Transportleisters, auf die Bestimmung des Kostenpreises der Transportleistung einwirkt, so ist dasselbe der Fall bei dem objektiven Elemente, d. i. bei der Beschaffenheit des zu befördernden Gutes. Es ist selbstverständlich, daß wir hier bei Betrachtung dieses objektiven Elementes von der Quantitätsfrage vorläufig ebenso absehen, wie wir es bei Besprechung des subjektiven Elementes gethan; d. h. wir nehmen an, daß der Kostenpreis in geradem Verhältnisse zu der Menge des transportirten Gutes und zur Länge der Transportstrecke stehe. (In Wirklichkeit ist dies allerdings nicht der Fall, und es basiren sich darauf eben weitere Unterschiede in den Tarifen, auf die wir später zu sprechen kommen. Nachdem aber diese Unterschiede für die prinzipielle Betrachtung der vorerst in Erwägung kommenden Frage, nämlich der Klassifizirungsfrage vollständig irrelevant sind, so können wir sie eben füglich bei Seite lassen.)

Der eine Faktor, der bei der Frage der Transportkosten in Berechnung kommt, ist natürlich das Gewicht des zu transportirenden Gegenstandes; der andere Faktor ist der Umfang des Frachtgutes, und das Verhältniß des Gewichtes zum Umfange gibt eben die Basis zur Berechnung der Verfrachtungskosten. Während nämlich einerseits die Zugkraft durch das Gewicht in höherem oder geringerem Maße in Anspruch genommen wird, füllt das Frachtgut den zur Verfügung stehenden Raum durch seinen Umfang aus; nachdem aber dieser Raum durch das todte Gewicht der Wagen naturgemäß begrenzt ist, so muß er auch bei der Kostenberechnung in Anschlag gebracht werden, und es wird — wenn auch die Zugkraft durch das Gewicht nicht vollständig ausgenützt wird — einen wesentlichen Unterschied in der Kostenberechnung machen, ob man von einem Artikel 200 oder 20 Ztr. auf einen Lastwagen laden kann. Aber auch, wenn man nur die wirklich in Anspruch genommene Menge von Zugkraft in Rechnung bringt, bleibt noch ein großer Unterschied. Nehmen wir das Eigengewicht des Lastwagens mit 100 Ztr. an; die hiefür nothwendige Zugkraft muß natürlich von dem

aufgeladenen Gute bezahlt werden. Ladet man nun 200 Ztr. auf, so müßen diese die Zugkraft für 300 Ztr. bezahlen, d. h der Transport erfordert für einen Zentner des Gutes eine Zugkraft für einen und einen halben Zentner. Nehmen wir aber den anderen Fall, daß von einem Gute vermöge seines im Verhältnisse zum Gewichte großen Volumens nur 20 Zentner in jenen Wagen geladen werden können, so ist für den Transport dieser 20 Zentner eine Zugkraft für 120 Ztr. nöthig — es braucht also ein Zentner dieses leichten Gutes eine Zugkraft für sechs Zentner.

Diese einfache Berechnung zeigt also, daß, wenn die Selbstkosten der Transportleistung als Grundlage für Tarifirung genommen werden, nothwendigerweise eine Verschiedenheit für die einzelnen Güterkathegorien je nach ihrem specifischen Gewichte, d. h. nach dem Verhältnisse ihres Gewichtes zu ihrem Umfange eintreten muß. Nachdem viele Artikel unter einander eine große Aehnlichkeit dieses Verhältnisses aufweisen, so ergibt sich daraus als naturgemäße Folge eine Klassifizirung derselben. Eine solche Klassifizirung kann auch durchaus nicht angefochten werden, wenn sie sich wirklich blos auf der hier angegebenen Basis bewegt.

Leider aber hat die Praxis einen anderen Faktor in Berücksichtigung gezogen, der mit dem Principe der Tarifberechnung nach den Selbstkosten der Transportleistung durchaus nicht im Einklange steht. Dieser Faktor ist der Werth des Frachtgutes; das Hereinziehen dieses Faktors ist entschieden ganz unberechtigt und rein ein Ausfluß der monopolistischen Stellung der Bahnen. Es ist merkwürdig, mit welcher naiven Ungenirtheit von den Vertheidigern der Bahnen der — auch bei der Wiener-Enquête wiederholt vorgekommene — Ausspruch gethan wird, für diesen oder jenen Artikel existire ein höherer Frachtsatz, „weil der Artikel eine höhere Fracht verträgt"! Merkwürdiger aber ist der Umstand, daß die Kaufmannswelt diese Begründung meistens ganz ruhig hinnimmt, obwohl sie mit den Prinzipien der Wirthschaftlichkeit in schreiendem Widerspruche steht.

Wir können uns das Vergnügen nicht versagen, eine kurze, aber treffende Beurtheilung dieses Vorgehens hier mitzutheilen, welche der Direktor einer ungarischen Bahn vor einigen Jahren, als er dem Verwaltungsrathe vor Eröffnung der Bahn den Tarifentwurf vorlegte, in dem Motivenberichte zu letzterem ausgesprochen hat. Er sagte: „Das ist die berechtigte Logik des Zolltarifes und nicht jene des Frächters; es ist die unberechtigte Logik des Fiacres, der seine Kundschaft nach ihrer Eleganz und Physiognomie taxirt."

Es scheint uns mit diesen kurzen Worten wirklich der Nagel auf den Kopf getroffen, so daß wir ihnen eigentlich nichts beizufügen haben. Wir möchten nur noch Eines hervorheben; abgesehen davon daß der Handelswerth des zu befördernden Gutes die transportirende Bahn

doch eigentlich gar nichts angeht, kann derselbe auch gar keine stabile Basis für die Berechnung des Frachtsatzes abgeben; er unterliegt den Fluktuationen des Marktes, denen die Tarifsätze doch entschieden nicht folgen können.

Wir sehen also, daß der Handelswerth des Frachtgutes absolut keine Rolle als Faktor bei der Frachtsatzberechnung spielen darf, und eine Reform, welche in Beziehung auf die für die Bahntarife aufzustellenden Prinzipien angestrebt oder durchgeführt würde, hätte unter allen Umständen darauf hinzuwirken, daß dieser leider noch vielfach angewendete, aber ungerechtfertigte und schädliche Faktor gründlich eliminirt werde.

IV.

Neben den in unserem letzten Artikel erwähnten beiden Hauptelementen der Verschiedenheit in den Transportkosten und somit in der Tarifirung spielen noch mancherlei Nebenumstände eine wesentliche Rolle, welche immer in einer gewissen Kategorie von Fällen sich geltend macht und daher naturgemäß in den Tarifen Berücksichtigung finden muß. Wir wollen die wichtigsten derselben in Betracht ziehen.

Wir haben schon in dem letzten Artikel angedeutet, daß die Quantität der in einem einzelnen Falle in Betracht kommenden Transportleistung nicht ohne Einfluß auf den Einheitssatz der Transportskosten bleibt. Wir werden uns nun zunächst mit der Quantität des zu transportirenden Gutes befassen. Vor allem ist hiebei zu bemerken, daß die Frage der Ausnützung der für eine gewisse Transportleistung in Anwendung kommenden Betriebsmittel beachtet werden muß. Weder die Zugkraft noch das Gewicht und der Raum der Lastwaggons lassen sich genau der vorhandenen Menge des Frachtgutes anpassen; hiezu tritt noch der für die Bahnen ungünstige Umstand, daß vermöge der einzuhaltenden Fahrordnung auch zu bestimmten Zeiten Lastzüge abgelassen werden müssen, ohne Rücksicht darauf, ob sie vollständig belastet sind oder nicht. Es kann daher bei der Berechnung der allgemeinen Tarifsätze nicht blos die Leistungsfähigkeit der Maschinen und Züge als Grundlage dienen, sondern es muß auch nothwendiger Weise auf die erfahrungsmäßig oder im Wahrscheinlichkeitskalkul zu berechnende durchschnittliche wirkliche Belastung der Züge Rücksicht genommen werden; es tritt hiedurch bei der Tarifaufstellung ein Coeffizient in Wirksamkeit, welchem gewiß die Berechtigung nicht abgesprochen werden kann, welcher aber nothwendiger Weise die allgemeinen Tarife vertheuern muß. Das Einzige, was man in dieser Beziehung verlangen kann, ist, daß dieser Coefficient der unvollständigen Ausnützung nur dort in Anwendung komme, wo er wirklich berechtigt ist; diese Berechtigung entfällt aber in dem Augenblicke, wo eine so große Quantität zur Be-

förderung aufgegeben wird, daß eine vollständige Ausnützung der Betriebsmittel stattfindet. Der einfachste Fall dieser Art tritt ein, wenn eine volle Wagenladung oder in noch vollständigerer Weise, wenn eine volle Zugsladung aufgegeben wird; die Bahnen selbst haben bereits durch die Praxis anerkannt, daß in solchem Falle ein wohlfeilerer Transportpreis gerechtfertigt sei, und wir finden daher schon überall besondere Wagenladungstarife, während jedoch Zugsladungstarife noch nicht allgemeinen Eingang gefunden haben. Wenn nun auch schon ein gewisser Fortschritt gegen früher zu bemerken ist, so glauben wir doch, daß noch lange nicht allen berechtigten Anforderungen Rechnung getragen ist; wir meinen daher, daß es auch eine wesentliche Aufgabe der nothwendigen Reform des Eisenbahnwesens sein wird, in dieser Beziehung die weitestgehende systematische Regelung unter Berücksichtigung der hier angedeuteten Prinzipien zu erzielen.

Abgesehen von der Frachtgut-Quantität die auf einmal zur Aufgabe kommt, hat aber für die Vertheilung der Selbstkosten der Bahnunternehmung auf einzelne Sendungen natürlich auch die Größe der nach einander auf ihren Linien zur Versendung gelangenden Waarenmengen eine wesentliche Bedeutung; denn die Durchschnittshöhe des Coefficienten der unvollständigen Betriebsmittel-Ausnützung steht im umgekehrten Verhältnisse zur Menge der in einer bestimmten Betriebsperiode verfrachteten Güter. Auch dieser Umstand ist in der Praxis durch die Bahnunternehmungen selbst anerkannt und hat zu Tarifermäßigungen für Versender großer Quantitäten geführt. Freilich hat das Hauptverdienst an der wirklichen Gewährung solcher Ermäßigungen hauptsächlich die Konkurrenz, nämlich die einzige Konkurrenz, welche heute im Bahnwesen existirt, die Konkurrenz der Linien. Auch hierin aber wäre es weit vorzuziehen, wenn eine systematische Regelung an die Stelle der Wohlthaten des Zufalles träte, die heute einzelnen Personen oder Gruppen zu Gute kommen, ohne daß auf das Allen gemeinsame öffentliche Interesse unparteiische und gerechte Rücksicht genommen wurde.

Eine besondere Abart der Begünstigung für Versender großer Quantitäten bilden die Refaktieen; dieselben haben zu vielfachen Klagen Anlaß gegeben, und bieten so recht ein eklatantes Beispiel für den inneren wirthschaftlichen Widerspruch, der in der heutigen Organisation des Bahnwesens enthalten ist. Keinem Kaufmanne oder Produzenten wird man es verargen oder verwehren wollen, daß er für seine Waare je nach Konvenienz einzelnen Käufern oder Vermittlern gegenüber von seinem Preiscourante abgehe, und besondere Begünstigungen gewähre; auch wird man von ihm nicht verlangen, daß er solche Separatabmachungen allen übrigen Kunden bekannt gebe, oder gar — selbst unter ganz gleichen Verhältnissen — zu Theil werden

lasse; von den Bahnen aber verlangt man dieß bezüglich der Refaktieen, und zwar — wie uns scheint — mit Recht, da die Bahnen eben in hervorragender Weise öffentliche Anstalten sind, und ihnen eben nur in dieser Eigenschaft die vom Staate auf Kosten aller Bürger gewährten Bevorzugungen zukommen. Die Bahnunternehmungen selbst haben am allerwenigsten ein Recht, sich über die Forderung nach einem gleichmäßigen, und allgemein giltigen Vorgange in Ertheilung von Refaktieen aufzuhalten, denn dieselbe geht doch entschieden lange nicht so weit, als die schon gekennzeichnete Gepflogenheit, den Frachtsatz so hoch zu stellen, „als ihn die Waare verträgt".

Für eine gänzliche Untersagung der Refaktie-Gewährung könnten wir uns nicht entscheiden, weil damit einerseits die Möglichkeit einer wenigstens partiell billigeren Beförderung genommen wäre, während anderseits eben die gewährten Refaktieen, wie überhaupt alle in besonderen Fällen bewilligten Begünstigungen eine treffliche Beurtheilungsbasis bei der von Zeit zu Zeit vorzunehmenden Regelung der allgemeinen Maximaltarife abgeben.

Wir sehen also schon bei dieser kurzen Skizirung einiger Einflüsse, welche von den Quantitätsverhältnissen der zu befördernden Güter auf die Transportskosten und den Transportspreis ausgeübt werden, daß man auch unter der gerechterweise niedrigst festgesetzten Maximalgrenze der Tarife den Bahnunternehmungen nicht völlig freie Hand lassen kann, wie dieß Dr. Schäffle in seiner von uns zitirten These vorgeschlagen hat. Für alle hier angeführten Fälle müßte von Staatswegen mindestens eine prinzipielle Basis festgestellt werden, deren Einhaltung durch die Bahnunternehmungen speziell überwacht werden müßte. Ob dadurch geheime Separatabmachungen gänzlich hintangehalten werden können, ist freilich eine andere Frage.

V.

Das quantitative Element übt auf die Kosten einer Transportleistung auch insoferne einen Einfluß aus, als es sich um die Länge der Transportstrecke handelt. Es wird nämlich im Ganzen genommen der Transport verhältnißmäßig billiger sein, wenn die Ladung auf eine größere Entfernung verführt wird, als wenn diese Entfernung geringer ist. Zunächst ist dies schon der Fall, wenn die ganze Transportstrecke einer und derselben Unternehmung gehört; im erhöhten Maße tritt dies aber ein, wenn das Gut die Linien verschiedener Unternehmungen zu durchlaufen hat.

Abgesehen davon, daß jene Kosten, welche für eine bestimmte Ladung ohne Rücksicht auf die Länge der Fahrt gleich bleiben, sich mit der wachsenden Meilenzahl auf eine größere Menge von Einheiten vertheilen; abgesehen davon ferner, daß bei langen Fahrten die mit besonderen Schwierigkeiten und Kosten zu überwindenden Strecken einen

verhältnißmäßig immer geringeren Theil des Ganzen bilden, verdient auch hier der Coefficient der unvollständigen Ausnützung eine besondere Berücksichtigung. Es gilt in dieser Beziehung für die Entfernung derselbe Grundsatz, wie für die Menge des aufgegebenen Gutes, nämlich der Grundsatz, daß die Höhe des erwähnten Coefficienten im umgekehrten Verhältnisse zur Quantität der geforderten Leistung steht; nur handelt es sich hier nicht so sehr um die Frage der Ausnützung für die spezielle Fahrt, als vielmehr um die weitere Ausnützung des betreffenden Waggons nach vollendeter Fahrt, also um Retour- oder Weiterbeladung.

Hier mengt sich nun allerdings noch ein anderes Element, mehr qualitativer Natur hinein, nämlich der Ort der Bestimmung. Ist dies ein großes, belebtes Verkehrscentrum, so ist natürlich viel weniger Gefahr für ein späteres Müßigstehen oder Leergehen des Waggons vorhanden, als wenn der Zielpunkt der Reise irgend eine Nebenstation ist, von welcher eine sofort eintretende weitere Inanspruchnahme eines disponibel gewordenen Wagens nicht erwartet werden kann.

Aus der Berücksichtigung der erwähnten Umstände ergibt sich also: daß die auf die Rechnungseinheit vertheilten Selbstkosten im Allgemeinen unter sonst gleichen Verhältnissen bei einer längeren Fahrt sich geringer stellen als bei einer kürzeren; und weiter: daß dieser Unterschied durch die Mitwirkung örtlicher Verhältnisse sehr bedeutend gesteigert werden kann. Darin liegt nun die Begründung der Distanztarife, welche der hiesige Sprachgebrauch speziell mit dem Namen Differentialtarife zu bezeichnen pflegt.

Es ist natürlich, daß durch solche Distanztarife viele Interessen, welche unter den höheren Frachtsätzen der kürzeren Strecke leiden, beschädigt werden, und wir finden daher auch, daß sofort eine große Agitation gegen dieselben in Szene gesetzt wurde, als die Linienkonkurrenz einige Bahnunternehmungen bewog, sie einzuführen. So hat namentlich — wenn wir nicht irren, über Anregung der Breslauer Handelskammer, welche aus Anlaß der Einführung direkter Tarife für die Beförderung von Colonialwaaren von Hamburg nach Wien für die bedrohten Interessen des Breslauer Zwischenhandels eintrat — der deutsche Handelstag vor mehreren Jahren sich lebhaft um diese Frage bekümmert. Durch die Klärung der Ansichten im Wort- und Federstreite hat sich aber die Anerkennung der vollen Berechtigung der Distanztarife ziemlich allgemein Bahn gebrochen. Es läßt sich auch ein prinzipieller Grund gegen dieselben, da sie auf dem naturgemäßen Zusammenwirken wirthschaftlicher Faktoren beruhen, nicht einwenden

Gleichwohl erscheint es nicht rathsam, in der Aufstellung von Distanztarifen den Bahnen völlig freie Hand zu lassen; da nun schon einmal bei dem Mangel der alle unwirthschaftlichen Ausschreitungen von selbst regelnden freien Konkurrenz der Staat berufen ist, bei den

Bahnen die wirthschaftlichen Interessen der Gesammtheit zu vertreten, so muß er auch bei den Distanztarifen darauf sehen, daß nicht durch eine falsche Anwendung derselben die kommerzielle Entwickelung eines ganzen einheitlichen Wirthschaftsgebietes geschädiget werde. Ein bedauerliches Beispiel dieser Art haben wir leider ganz in der Nähe, da die so nothwendige Organisation und Zentralisirung des ungarischen Getreidehandels durch die so oft beklagten und mit Rücksicht auf die obwaltenden Verhältnisse in der That unwirthschaftlichen Distanztarife der österreichischen Staatsbahn, welche die unteren Stationen auf Kosten Pests begünstigen, in höchst schädlicher Weise erschwert, ja verhindert wird. Man sieht also, daß das einfache Laissez-faire unter der Maximalgrenze auch bei den Distanztarifen — nichts taugt.

Zwei besondere Tarifarten wollen wir noch berühren, welche im Verkehre eine zuweilen nicht unbedeutende Rolle spielen, den Richtungs- und den Saisontarif.

Der Richtungstarif besteht darin, daß auf einer bestimmten Strecke der Transport nach einer Richtung billiger ist, als nach der anderen. Berechtigt ist derselbe insofern, als zuweilen der Verkehr nur nach einer Richtung massenhaft auftritt, während es an voller Beladung für die Rückfahrt fehlt; so werden zum Beispiele großen Industrie-Zentren Massen von Nahrungsmitteln und Brennmaterialien zugeführt, während die von dort abgesendeten Industrieerzeugnisse lange keine so umfangreiche Transportleistung in Anspruch nehmen. Da aber unter solchen Verhältnissen die Betriebsmittel jedenfalls wieder zurückgehen müssen, so können die Bahnunternehmungen allerdings selbst unter dem Betrage der Selbstkosten Verfrachtungen effektuiren, weil sie dabei immer noch mehr profitiren, als wenn sie leer fahren.

Der Saisontarif hat wirthschaftlich eine sehr schwache Begründung, nämlich den geringen Unterschied der Betriebskosten im Winter und im Sommer. In Wirklichkeit ist der billigere Sommertarif meistens lediglich eine Folge der durch die Schifffahrt gebotenen Konkurrenz. Es erscheint daher die Vertheuerung im Winter ihrerseits lediglich als eine Ausbeutung des durch die klimatischen Verhältnisse wieder hergestellten Monopols, und sie kann daher in keiner Weise als gerechtfertigt gelten.

So hätten wir denn die wichtigeren Tariffragen besprochen: wir haben gesehen, daß überall ein an die Stelle der selbstwirkenden Konkurrenz tretendes Element nothwendig ist, welches der durch die monopolistische Stellung auf der Schiene entstandenen Macht und ihren möglichen Mißbräuchen gegenüber die Wahrung des öffentlichen Interesses thatkräftig zur Geltung zu bringen vermag. Ebendieselbe Nothwendigkeit wird sich auch bei den Betriebsfragen zeigen, zu deren Besprechung wir nunmehr übergehen.

VI.

Bisher haben wir von den Leistungen gesprochen, welche dem versendenden Publikum von den Bahnunternehmungen auferlegt werden, und wir haben dabei gesehen, wie vortheilhaft die Stellung der letzteren durch ihre monopolistischen Vorrechte in Bezug auf die Bestimmung des Preises ihrer Dienste sich gestaltet. Leider finden wir ein nicht minder nachtheiliges Verhältniß für das Publikum, soferne es sich um die Ansprüche handelt, welche letzteres an die Bahn zu stellen berechtigt und auch geltend zu machen im Stande — sein sollte; ja in mancher Beziehung steht es hier noch viel schlimmer, denn während jeder Eigenthümer einer Waare, wenn ihm der Frachtsatz zu hoch ist, endlich das — allerdings traurige, aber doch nicht zu eludirende — Recht hat, diese seine Waare nicht fortzuschicken, so ist er nach Aufgabe der Waare ganz in den Händen der Bahn, und — wenigstens bis zu einem gewissen Grade — völlig dem sogenannten guten Willen, das heißt, mit einem weniger euphemistischen Ausdrucke: der Willkür der Bahnverwaltung anheimgegeben.

Betrachten wir zunächst die Bahnunternehmung in Bezug auf die durch den abgeschlossenen Frachtvertrag übernommene Verpflichtung, so gibt hiefür der Frachtbrief im Zusammenhalte mit den bestehenden Betriebsreglements allerdings eine scheinbar bindende Norm; allein der Werth derselben ist in den meisten Fällen nur theoretisch, das heißt — um uns juristisch auszudrücken — die Verpflichtungen der Bahn bestehen de jure, werden aber de facto nicht eingehalten, und die Rechtsmittel, welche behufs Erzwingung der Erfüllung der Verpflichtung zur Verfügung stehen, sind so umständlich und weitläufig, daß deren Anwendung im einzelnen Falle zumeist nicht vortheilhaft erscheint; es würde nur ein Mittel geben, um für alle Fälle ein auf genaue Einhaltung der übernommenen Verbindlichkeiten gerichtetes selbstthätiges Streben bei den Transportunternehmungen auf der Schiene unfehlbar hervorzurufen, und das wäre eben die Konkurrenz mehrerer Transportunternehmer auf einer und derselben Linie; nachdem aber nach dem gegenwärtigen Systeme die Bahnunternehmungen Eigenthümer des Weges und zugleich ausschließliche Transportunternehmer auf demselben sind, so fällt jeder innere, auf das eigene Geschäftsinteresse sich beziehende Sporn weg, und die Bahnverwaltungen erfüllen ihre Verpflichtungen, soweit sie es eben selbst für gut und nothwendig halten. Daß sie dabei nicht gar zu streng gegen sich verfahren, lehrt leider die Erfahrung zur Genüge.

Freilich tritt auch hier wieder der Einfluß des Staates in Vertretung des Gemeinwohles als Surrogat für die Konkurrenz ein; aber dieß ist eben ein Surrogat und zwar ein sehr mangelhaftes, denn ab-

gesehen davon, daß sich in allgemeinen Vorschriften unmöglich alle von dem wechselvollen Leben gestellten Anforderungen vorsehen und präcisiren lassen, tritt noch der Umstand hinzu, daß eben eine solche Vorschrift auf dem Papiere steht und bei der praktischen Gestaltung der Verhältnisse in unzähligen Fällen ganz ruhig und ungestraft unbeachtet gelassen werden kann.

Es würde uns viel zu weit führen, wollten wir hier in alle Details eingehen; wir haben oft genug gelegenheitlich die eine oder andere Spezialklage besprochen, und die Verhältnisse sind — trotz der Wiener Enquête — ganz darnach angethan, daß uns solcher Gelegenheiten wohl noch die Fülle geboten werden wird. Es genüge die Constatirung der allgemein bekannten Thatsache, daß eine große Anzahl der vorkommenden gerechtfertigten Klagen vermieden werden könnte wenn die bestehenden Reglements genau eingehalten würden; daß aber gleichzeitig die Nichtbeobachtung der Reglementsvorschriften eine Ermuthigung findet in dem Umstande, daß das Publikum in den meisten Fällen sein Recht nicht verfolgt, weil es — von zwei Uebeln das kleinere wählend — vorzieht, den bekannten Verlust zu tragen, anstatt in Prozesse von langer Dauer und doch unsicherem Erfolge sich einzulassen. Wir kommen auf die Möglichkeit einer Abhilfe noch zurück und wenden uns vorläufig zu einer anderen Seite der privatrechtlichen Stellung der Bahnen als Frachter.

Sowie nämlich einerseits bei dem Bahnbetriebe ein sehr geringer Grad von Gewissenhaftigkeit in Erfüllung der von dem Frachtvertrage, respektive dem Betriebsreglement auferlegten Verpflichtungen sich geltend macht, so tritt anderseits bei den Bahnunternehmungen das unverkennbare Bestreben zu Tage, überhaupt so wenig Verpflichtungen als möglich zu übernehmen. Abgesehen von den verschiedenen Bestimmungen in Betreff des natürlichen Calo, von den erzwungenen „Reversen", deren Sinn meistens von den Bahnverwaltungen willkürlich und viel zu weitgehend aufgefaßt wird, wollen wir hier nur eine Detailfrage berühren, der uns eine besonders weittragende Wichtigkeit einzunehmen scheint; es ist dies die Frage der Ladescheine (Conossements).

Der Ladeschein ist „eine Urkunde, durch welche sich der Frachtführer zur Aushändigung des Frachtgutes unbedingt verpflichtet"*), und steht daher in Bezug auf Rechtsanspruch und Uebertragbarkeit weit über dem Frachtbriefe oder gar dem „Recepisse", welches letztere ein einfaches Bestätigungsdokument ist, dessen Beweiskraft durch einen stärkeren Gegenbeweis hinfällig wird. Trotz vielfacher Versuche in Deutschland ist es nie gelungen, den Ladeschein in den Eisenbahnver-

*) Näheres hierüber siehe Endemann, „Das deutsche Handelsrecht", Heidelberg 1868.

kehr einzuführen, weil von den Bahnverwaltungen die heftigste Opposition dagegen gemacht wurde; sie führten nebst mehreren leicht widerlegbaren Ausflüchten den, allerdings bis zu einem gewissen Grade stichhaltigen Grund dagegen an, daß durch Einführung der Ladescheine der Verbandverkehr aufhören müßte, weil doch unmöglich eine Bahnunternehmung für eine oder mehrere andere so weitgehende Verpflichtungen übernehmen könne, wie sie die Ausstellung eines Ladescheines involvirt. Letzteres ist nun wohl für den Augenblick richtig, beweist aber gegen die Möglichkeit der Einführung von Ladescheinen in den Eisenbahnverkehr überhaupt eigentlich gar nichts. Zunächst handelt es sich nicht darum, daß in Zukunft nur Ladescheine statt der bis nun üblichen Frachtbriefe in Anwendung kommen sollen; es sollen nur die Bahnen verpflichtet werden, auf Verlangen der Partei Ladescheine auszufolgen; anderseits aber kann man allerdings von den Bahnen nicht so ohneweiters verlangen, daß sie für andere sich so eng verpflichten, und die Verbindlichkeit zur eventuellen Ausstellung von Ladescheinen könnte jeder Bahn natürlich nur für ihre Linie auferlegt werden. Dies aber würden wir unbedingt befürworten, und möchten der Wiener Enquête-Kommission für ihre bevorstehende Schlußarbeit eindringlich empfehlen, für die Aufnahme einer diesbezüglichen Bestimmung in das neue Betriebsreglement zu sorgen.

Alle Wünsche der Geschäftswelt wären damit freilich noch nicht erfüllt, aber es wäre damit ein höchst wesentlicher Schritt nach vorwärts gethan. Zunächst wäre prinzipiell die Einführung des Ladescheines in den Eisenbahnverkehr vollzogen, und zwar in einer Weise, daß von Seite der Bahnverwaltungen gar kein stichhaltiger Grund dagegen eingewendet werden könnte. In zweiter Linie käme der faktische Vortheil, welcher für die einzelnen Strecken und deren Benützung daraus resultirte; dieser Vortheil würde mit der Länge der im Besitze einer Unternehmung befindlichen Linie wachsen, und man wird gewiß zugestehen, daß er bei der Linie von Bäziás bis Bodenbach nicht gering wäre.

Endlich aber sind wir auch überzeugt, daß die Macht des Verkehres eine lange Dauer der Beschränkung auf einzelne Linien gar nicht zulassen würde. In dem großen Verkehre, der die Linien mehrerer Unternehmungen durchzieht, käme nämlich alsbald jenes belebende und vorwärtstreibende Princip zur Geltung, welches auf der einzelnen Linie fehlt: das Princip der Konkurrenz. Die Linienkonkurrenz, welche schon auf dem Felde der Tarife und des direkten Verkehres so viel Gutes geleistet hat, würde die Bahnverwaltungen im eigenen Interesse gewiß bald den Modus finden lassen, wie der Ladeschein auch im Verbandverkehre praktikabel zu machen sei, und freiwillig würden sie sich beeilen, das einzuführen, was ihnen imperativ aufzulegen allerdings heute eine Vergewaltigung wäre.

VII.

Schon bei Besprechung der Tariffragen hatten wir Gelegenheit im Vorübergehen darauf hinzuweisen, daß den Eisenbahnen in vielfachen Beziehungen der Charakter von öffentlichen Anstalten zukommt, und daß sie demzufolge in Bezug auf ihre Pflichten aus einem ganz anderen Gesichtspunkte zu betrachten sind, als gewöhnliche Geschäftsunternehmungen privater Natur. In Beziehung auf den Betrieb zieht dieser öffentliche Charakter im Verein mit der den Bahnen gewährten monopolistischen Stellung als natürliche Konsequenz auch dem gesammten Handelsverkehre des betreffenden Gebietes gegenüber eine besondere Verpflichtung nach sich, welche darin besteht, daß die Bahnen stets in der Lage sein sollen, mit ihren Betriebsmitteln den jeweiligen Anforderungen des gesammten Verkehres, respective dem Bedarfe der Gesammtheit des versendenden Publikums zu entsprechen. Wir haben diese Verpflichtung als eine naturgemäße Konsequenz der Stellung der Bahnen bezeichnet, und wir glauben, daß sich gegen diese Bezeichnung kaum eine stichhaltige Einwendung wird erheben lassen. All die ausnahmsweisen Vortheile, welche vom Staate den Eisenbahnen auf Kosten einzelner oder aller Staatsbürger gewährt werden, haben die offenbare, meistens auch ausdrücklich betonte Tendenz, dem Verkehrswesen und somit dem wirthschaftlichen Aufschwunge des Staates im Ganzen oder einzelner Gebietstheile durch die Herstellung der Eisenbahn Nutzen zu bringen. Diese Absicht kann aber nur dann erreicht werden, wenn auf der fertigen Eisenbahn auch wirklich der ganze Verkehr bewältiget wird, den die Produktions-, Konsumtions- und Handelsverhältnisse erfordern. Die Fähigkeit der Eisenbahnen, das zu dieser Bewältigung Erforderliche zu leisten, ist daher ein nothwendiges und selbstverständliches Mittel zum Zweck, und selbst wenn in einer Konzessionsurkunde die diesbezügliche Verpflichtung der Bahnunternehmung nicht ausdrücklich erwähnt wäre, würde sie aus der ratio legis, der klaren Absicht des betreffenden Gesetzes gefolgert werden müssen.

Jede Bahn hat also die Verpflichtung, so viele Betriebsmittel verfügbar zu haben, daß sie den ihr naturgemäß zufallenden Verkehr auch wirklich besorgen kann. Die Erfahrung lehrt aber, namentlich bei uns, daß diese Verpflichtung nur in sehr mangelhafter Weise erfüllt wird, und die durch Mangel an Betriebsmitteln hervorgerufenen Verkehrsstockungen sind Erscheinungen, welche sich leider mit jedem Eintritte größerer Anforderungen wiederholen. Um Ausreden, welche mit einem gewissen Scheine von Berechtigung aufgeputzt sind, sind die Bahnunternehmungen natürlich auch da nicht verlegen; sie sind namentlich bei dem Andrange, welcher in günstigen Jahren nach der Ernte einzutreten pflegt, stets mit der Entschuldigung zur Hand, daß dies ein außerordentlicher Fall sei, für den sie doch nicht vorbereitet

sein können, da die für diese kurze Zeit benöthigten Betriebsmittel den übrigen Theil des Jahres hindurch unbenützt bleiben würden. Diese Ausflucht erscheint für den ersten Augenblick allerdings bestechend, allein bei näherer Betrachtung verliert sie den größten Theil ihres Gewichtes.

Wir haben eben früher hervorgehoben, daß es eine selbstverständliche Verpflichtung der Bahn sei, den ihr naturgemäß zufallenden Verkehr stets besorgen zu können. Nun liegt aber dieses periodisch wiederkehrende Auftreten eines größeren Andranges speziell in der Natur des hierländigen Verkehres, und es ergibt sich eben daraus gerade für die in diesem Lande gebauten Bahnen die Verpflichtung, den Eigenthümlichkeiten dieses Verkehres gewachsen zu sein. Was übrigens das Unbenützbleiben der Betriebsmittel außerhalb dieser Zeit des größeren Andranges betrifft, so scheint uns diese Gefahr wohl auch nicht gar so übermäßig groß zu sein, denn wenn schon einmal die Betriebsmittel da sind, werden sich schon noch Erleichterungen in den Tarifen und sonstigen Bedingungen finden lassen, welche eine Vergrößerung des Verkehres auch in den übrigen Theilen des Jahres herbeizuführen im Stande wären.

Das absolute Monopol der Bahnen auf ihren Schienen macht es leider auch in dieser Beziehung nothwendig, daß der Staat für die entsprechende Lösung einer Frage einschreite, deren befriedigende Erledigung die freie Konkurrenz von selbst herbeiführen würde. Er ist also im Interesse der Allgemeinheit verpflichtet, mit aller Strenge darauf hinzuwirken, daß die aus der Absicht der Konzessionsertheilung mit eiserner Logik folgende Verpflichtung der Bahnen zum Besitze genügender Betriebsmittel erfüllt werde.

Die Bahnunternehmungen halten leider so fest an der strengen Wahrung ihrer Monopolstellung, daß sie nicht einmal die Anwendung des einfachsten und für sie ganz kostenlosen Auskunftsmittels gestatten, welches von verschiedenen Seiten vorgeschlagen und auch bei den Verhandlungen der Wiener Enquête neuerdings zur Sprache gebracht wurde; dieses bestünde darin, daß es den versendenden Parteien gestattet würde, eigene Waggons — sei es ihnen gehörige oder ausgeliehene — beizustellen, für deren Beförderung dann die Bahnunternehmung lediglich die Zugkraft zu liefern hätte. Wir können absolut keinen stichhaltigen Grund gegen die Gestattung solcher Beistellung auffinden; auf jeder Bahn werden fremde Waggons befördert, ja sogar häufig herangezogen (Wagen-Kontingente), um den Anforderungen lebhafterer Verkehrsepochen genügen zu können; freilich sind diese Waggons wieder Eigenthum von Bahnunternehmungen — das mag wohl einen Werth vom Gesichtspunkte der Kollegialität oder Kameraderie haben, aber einen Unterschied in der Möglichkeit der Beförderung macht

es gewiß nicht, ob der Waggon einer Gesellschaft oder einem Privaten gehört.

Die Einführung des sogenannten Fahrverkehres neben dem Frachtverkehr, wodurch eben die Benützung eigener Waggons durch die Versender ermöglicht wäre, bildet schon lange ein gerechtfertigtes Postulat des deutschen Handelsstandes und wurde durch die Eisenbahnunternehmungen selbst in Anregung gebracht, als die in der zweiten Lesung des deutschen Handelsgesetzbuches angenommene Fassung der Bestimmungen über Frachtführer den Eisenbahnen eine strenge, präcisirte Feststellung ihrer Verpflichtungen in Aussicht stellte. Die spätere definitive Annahme des Handelsgesetzbuches in seiner heutigen Fassung ließ den Eisenbahnen diese Konzession überflüssig erscheinen, und mit aller Zähigkeit wehren sie sich gegen die Einführung einer Praxis, welche in die sorfältig gehütete Umwallung ihres Monopoles Bresche zu legen geeignet wäre. Nun aber handelt es sich in Wien um die Feststellung eines neuen Betriebsreglements, welches mehr als das bisherige den berechtigten Anforderungen des öffentlichen Verkehres zu entsprechen geeignet sein soll; da wäre es nun, wie wir glauben, eine der wichtigsten Aufgaben Jener, welche bei dessen Ausarbeitung betheiligt sind, wenigstens die prinzipielle Aufnahme des Fahrverkehres durchzusetzen, um damit auf der Bahn der Befreiung des Handels von der eisernen Fessel des Transportmonopols einen wesentlichen Schritt nach vorwärts gethan zu haben.

VIII.

In unseren vorhergehenden Artikeln haben wir gezeigt, wie sehr in allen Fragen, welche für das materielle Interesse des versendenden Publikums von Wichtigkeit sind, die Eisenbahnunternehmungen nach dem heutigen Stande der Dinge sich eines ungeheueren Vortheiles gegenüber den Aufgebern erfreuen. Zuerst schon bestimmen sie nach ihrem Belieben und lediglich in Berücksichtigung ihrer eigenen Interessen den Tarif; sodann ist das aufgegebene Gut in so vieler Beziehung ihrem „guten Willen" anheimgegeben, daß sie innerhalb gewisser, leider ziemlich weit gezogener Grenzen fast als unumschränkte Herren erscheinen. Das Publikum aber steht diesen privilegirten und monopolistischen Körperschaften gegenüber zwar nicht theoretisch, wohl aber praktisch fast schutzlos da. Bezüglich der Tarife kommt ihm gar kein Einfluß zu, bezüglich der Haftung für rechtzeitige und unversehrte Lieferung des Frachtgutes steht ihm zwar der gerichtliche Weg offen, aber, wie wir schon zu bemerken Gelegenheit hatten, ist dieser Weg so umständlich, kostspielig und (mit Rücksicht auf die vielfachen Verklausulirungen und die zu Gunsten der Bahnen stets sehr elastische Fassung der Betriebsreglements) auch so unsicher in Bezug auf den zu erreichenden Erfolg, daß in der weitaus überwiegenden

Anzahl der einzelnen Fälle die Parteien auf die Betretung desselben zu verzichten pflegen. Diesem, nachgerade immer unerträglicher werdenden und dem Gemeinwohle in empfindlichster Weise schädlichen Zustande mußte wirklich schon bald ein Ziel gesetzt werden.

Die Kommission, welche für die Wiener Transport-Enquête die Fragen zusammenstellte, hat diese Nothwendigkeit auch erkannt, indem sie in Punkt 62 des Questionnaires über den Transportbetrieb die Frage aufstellte, ob nicht die Einführung von Fachgerichten anzurathen wäre. Die Frage ist vollkommen berechtigt, nur scheint sie uns nicht weit genug zu gehen, da sie sich eben blos auf die Haftpflicht und die darauf bezüglichen Rechtsstreitigkeiten bezieht, hingegen die Tarifangelegenheit gänzlich außer Acht läßt. Indem wir auf die von der Enquête-Kommission gestellte Frage später zurückkommen, wollen wir vorerst mit der Regelung der Einflußnahme auf die Tarife uns befassen.

In dem zweiten Artikel dieser Serie haben wir auf die von Schäffle ermittelten und nach unserer Anschauung im Wesentlichen vollkommen richtigen Prinzipien hingewiesen, welche für die Bestimmung der vom Staate festzusetzenden Maximaltarife maßgebend sein sollen. Darin wird am Schlusse die Forderung aufgestellt, *den Maximumtarif der periodischen Revision mit der Volksvertretung zu unterstellen*. Die Forderung erscheint nun vollkommen gerechtfertiget mit Rücksicht auf den Umstand, daß eben der Maximaltarif sich möglichst den Selbstkosten der betreffenden Bahn annähern soll, diese Selbstkosten aber mit der Zeit durch verschiedene Umstände beeinflußt, und zwar in der Regel vermindert werden. Einen Hauptfaktor bei der Verminderung der Selbstkosten bildet die bei regelmäßiger Entwicklung der Verhältnisse stetig abnehmende Höhe des Coeffizienten der unvollständigen Ausnützung. Der Verkehr jeder Bahn hat nämlich die naturgemäße Tendenz, sich zu vergrößern und diese Tendenz wird noch ganz besonders durch den Umstand unterstützt, daß heutzutage der Eisenbahnbau riesige Fortschritte macht, und das stets engmaschiger werdende Netz der Anschlußbahnen jeder bereits bestehenden Bahn neue Nahrung für ihren Betrieb zuführt. Wir haben hier nur einen Faktor hervorgehoben, und er mag als Beispiel genügen, er ist übrigens für sich allein wichtig genug, um die vollste Berücksichtigung zu verdienen.

Es ist klar, und die faktisch bestehenden Tarife der Bahnen beweisen es, daß fast sämmtliche konzessionirten und dermal bestehenden Maximaltarife um ein Beträchtliches zu hoch gegriffen sind, und das Publikum hat ein Recht zu verlangen, daß es durch die Gesetzgebung gegen einen Rückfall in höhere Tarifirungen, wie er heute noch in der Macht der Eisenbahnunternehmungen steht, geschützt werde. Wir würden es daher für äußerst wünschenswerth, ja mit Rücksicht auf das öffentliche Wohl für nothwendig halten, daß in entsprechenden Zeitabschnitten

eine gesetzliche Revidirung der gesetzlich festgestellten Maximaltarife stattfinde. Die Form, in der es zu geschehen hätte, findet sich außerordentlich leicht, sobald man nur über das Prinzip im Klaren ist, und es durchzuführen den festen Willen hat. Es wäre sehr wünschenswerth und man hätte sogar ein gewisses Recht es zu erwarten, daß Herr Dr. Schäffle, welcher die Forderung prinzipiell aufgestellt hat, seine nunmehrige Stellnng dazu benütze, um ihre Erfüllung ins Leben zu rufen. Besteht einmal eine diesbezügliche Einrichtung in einem Staate, so wird sie auch sicherlich bald anderwärts Eingang finden.

Gehen wir nun auf die Frage der Entscheidung einzelner, aus dem Betriebe entstehender Differenzen zwischen Eisenbahnen und Parteien über, so finden wir vor Allem einen ungeheuren Kontrast zwischen der Schnelligkeit, mit welcher sich alle Thätigkeiten des heutigen Verkehres vollziehen, und der ungeheuren Langsamkeit, welche sich bei der gerichtlichen Austragung solcher Differenzen geltend machten. Dieser Kontrast erscheint um so greller, als gerade die Eisenbahnen einer der Hauptfaktoren sind, welche die Raschlebigkeit des modernen Verkehrswesens verursachen. Abgesehen von der Langsamkeit ist aber auch eine gewisse Unsicherheit nicht zu verkennen, welche ihren Grund zum Theil in dem Mangel an fachmännischer Vertretung bei den Gerichten, zum Theil in den schon angedeuteten Verklausulirungen und elastischen Frachtvertragsgrundlagen findet. Die Einführung von „Fachgerichten" zur Austragung solcher Streitigkeiten erscheint nun in der That als ein Gebot der Nothwendigkeit, wenn überhaupt das versendende Publikum auf eine rasche und gerechte Erledigung seiner Beschwerden mit Beruhigung rechnen können soll.

Was die Form dieser Fachgerichte betrifft, so erscheint uns hiefür die allereinfachste am geeignetsten, nämlich die Form des inappellablen Schiedsgerichtes. Speziell für unsere Leser bedürfen wir hiefür kaum eines anderen Beweises, als der Hindeutung auf die vortreffliche Wirksamkeit des Pester Börseschiedsgerichtes, dessen Existenz und Thätigkeit dem ganzen regelmäßigen Handel nicht nur Pests, sondern man könnte sagen ganz Ungarns eine feste rechtliche Basis gegeben hat.

Der Grund dieses Erfolges liegt in der fachmännische Behandlung, und der sofortigen Rechtsgiltigkeit der gefällten Urtheile.

Es kann hier nicht unsere Aufgabe sein, im Detail die ganze Frage der Schiedsgerichte durchzuarbeiten; indem wir uns jedoch vorbehalten, gelegentlich ausführlicher auf diese wichtige Frage zurückzukommen, wollen wir hier nur die Meinung aussprechen, daß es vielleicht am praktischesten wäre, für größere Rayons in den betreffenden Verkehrszentren größere Komités aus Vertrauensmännern des Handelsstandes und der Verkehrsanstalten einzusetzen, aus deren Mitte dann von Fall zu Fall die entsprechenden Schiedesgerichte zu wählen

wären; dem Urtheil des betreffenden Schiedesgerichtes müßte dann sofort unbedingte Rechtskraft zukommen.

Wir sind überzeugt, daß eine derartige Einrichtung den wohlthätigsten Einfluß auf eine Regelung aller Klagen und Beschwerden ausüben würde.

IX.

In den vorhergegangenen Artikeln haben wir an der Hand der Thatsachen nachzuweisen versucht, welche Prinzipien in Bezug auf das Verhalten der Eisenbahnunternehmungen zu dem auf ihre Dienste angewiesenen Publikum maßgebend sein sollen. Wir waren dabei stets bestrebt, bei Auffuchung derselben uns lediglich an die Natur der Dinge und an die wirthschaftlichen Gesetze zu halten, wobei wir eben gezwungen waren, von der Grundlage des heutigen Eisenbahnwesens, dem Monopol auf der Schiene, als einem Gegebenen und vorläufig nicht Abänderlichen auszugehen. Bei allen Verhältnissen, welche wir zum Gegenstand unserer Betrachtung gemacht haben, hat sich aber stets das Eine wiederholt, daß das wirkliche Gebahren der Bahnen den aufgestellten Prinzipien nicht entspricht, und es hat sich stets gezeigt, daß gerade in der mangelnden Konkurrenz der wesentlichste Grund dieses Uebelstandes zu suchen sei.

Wenn wir von Konkurrenz sprechen, so meinen wir, wie wohl aus dem ganzen Sinne unserer Ausführungen von selbst ersichtlich ist, stets die Konkurrenz auf der Schiene, denn das, was man bisher als Konkurrenz im Eisenbahnwesen bezeichnet und zugelassen hat, ist durch die Erfahrung, die allenthalben zum Schaden des Handels gemacht wird, als vollständig ungenügend erwiesen und hat in Beziehung auf seine Wirkungen oft in das gerade Gegentheil dessen umgeschlagen, was man damit bezweckte und erreichen zu können glaubte. Die Linien-Konkurrenz hat zu den Coalitionen der Bahnverwaltungen geführt, und der eigentliche Kernpunkt des Monopols, nämlich die Ausschließlichkeit des Verkehres auf der eigenen Schiene, ist mit allen seinen schädlichen Wirkungen unverändert geblieben. Solange man nicht mit Beseitigung dieser Ausschließlichkeit energisch und durchgreifend vorgehen wird, so lange ist auch nicht zu erwarten, daß die Leistngen und Forderungen der Eisenbahnen in jener Weise sich regeln werden, welche den wirklichen Verhältnissen des Verkehres entspricht.

Es ist klar, daß unter den heutigen Verhältnissen gar häufig der Staat in Vertretung des Gemeinwohles einen Theil jenes Einflusses auszuüben berufen ist, welchen bei naturgemäßer Gestaltung der Verhältnisse die Konkurrenz ausüben würde; aber diese Beeinflussung geschieht nur theilweise und schwach, weil man eben vielfach Widersprüche mit den Prinzipien individueller Freiheit fürchtet, und weil eben überhaupt jede staatliche Thätigkeit in viel langsamerer Weise vor sich

gebt, als dem von Tag zu Tag mit seinen Ansprüchen wechselnden Verkehre genügen würde. Die Erkenntniß der in der verfehlten Organisation des Eisenbahnwesens liegenden Uebelstände und namentlich die Erkentniß des zuletzt berührten Umstandes, daß der thatsächlich mögliche Einfluß des Staates auf die Gebahrung der privaten Eisenbahnverwaltungen weder so mächtig und wirksam ist, noch es überhaupt sein kann, um einen berechtigten Anforderungen entsprechenden Zustand herbeizuführen, hat natürlich zur Erwägung der Frage geführt, ob es nicht besser wäre, das ganze Eisenbahnwesen überhaupt dem Staate in die Hand zu geben, und natürlich haben sich Viele gefunden, welche diese Frage bejahten, weil es in der That auch viele Gründe gibt, welche dafür sprechen. Selbstverständlich ist man von vielen Seiten auch wieder zu weit gegangen, und so hat namentlich in der letzten Nummer des deutschen Handelsblattes Herr F. Perrot eine förmliche Philippica gegen die Konkurrenz. deren Vertheidigung er nur als Modesache bezeichnet, losgelassen, und er kommt zu dem Resultate, daß nur die gesammte Vereinigung des Eisenbahnwesens in der Hand des Staates vom Heile sei.

Wir haben bei einer früheren Gelegenheit Anlaß genommen, die Perrot'sche Broschüre über die Reform des Eisenbahntarifwesens im Sinne des Penny-Portos unseren Lesern bekannt zu machen, und die darin enthaltenen Ideen der verdienten Beachtung zu empfehlen. Wir sind auch heute noch der Ansicht, daß die Anwendung des Systemes Rowland Hill auf die Eisenbahntarife in vielfacher Beziehung möglich und äußerst nützlich wäre: doch rechtfertiget dies unseres Erachtens keineswegs jene weitgehende Anschauung, welche den gesammten Eisenbahnverkehr in die Zwangsjacke der einheitlichen Schablone stecken möchte, denn es würde dies eben im Prinzipe dasselbe sein, als wenn der Staat sich auf seinen Straßen das ausschließliche Fahrrecht vorbehalten würde.

Mit diesem Vergleiche sind wir nun zu dem eigentlichen Kernpunkt jener irrthümlichen Auffassung gelangt, welche die Grundlage aller Streitigkeiten über die Frage, ob Staats- oder Privatbahnen, bildet. Dieser Irrthum besteht darin, daß man nur zu häufig den Besitz des Bahnkörpers und die Leistung des Betriebes als etwas Unzertrennliches betrachtet. Jenachdem nun Jemand ein größeres Gewicht auf die Eigenschaft der Eisenbahnen als Straßen oder aber auf ihre Eigenschaft als Transportunternehmungen legt, wird er sich für das System der Staatsbahnen oder aber für das der Privatbahnen aussprechen. Wir unsererseits sind nun der Ansicht, daß eben diese Verquickung von zwei durchaus von einander unabhängigen Faktoren vom Uebel ist, und wir glauben auch, daß, sobald man einmal den Betrieb als eine selbständige Unternehmungsart ansieht, man auch alsbald allgemein zur Erkenntniß gelangen wird, daß die Bahnkörper ihrer Wesenheit nach

7

als öffentliche Straßen zu betrachten und zu behandeln sind, und daß daher naturgemäß auch der Staat Erbauer und Eigenthümer wenigstens der wichtigsten Linien sein soll. Was nun die Transportleistungen betrifft, so könnte allerdings ein gewisser Theil vielleicht auch vom Staate besorgt werden, wie ja auch der Postverkehr auf den Poststraßen Sache des Staates ist; aber der Haupttheil des Verkehres müßte nothwendigerweise der freien und konkurrirenden Privatthätigkeit überlassen bleiben, weil nur auf diese Weise das gesammte Eisenbahnverkehrswesen in entsprechender Weise sich entwickeln kann.

Die Schwierigkeiten, welche sich der Durchführung dieses Prinzipes entgegenstellen, sind, wie wir glauben, lang nicht so groß, als die Gegner vom sogenannten praktischen Gesichtspunkte aus sie darstellen. Ein gutes Betriebsreglement technisch-polizeilicher Natur und eine tüchtige Handhabung desselben, das ist Alles was dazu gehört. Es ist natürlich, daß dasselbe nicht so einfach sein wird, wie für gewöhnliche Straßen, wo es sich im Wesentlichen auf die Bestimmung der Fahrseite und etwa auf eine Anordnung über die Breite der Radfelgen oder das Einlegen der Hemmschuhe beschränkt. Es wird eben den Anforderungen, welche die eigenthümliche technische Natur der Schienenstraße und des Dampfwagens stellt, vollkommen entsprechen müssen. Wir anerkennen, daß die Feststellung eines solchen Betriebsreglements allerdings keine ganz leichte Aufgabe wäre, wir sind aber auch der Meinung, daß ein Eisenbahnbetriebsmann, der dieselbe für unmöglich erklären würde, sich selbst ein entschiedenes Armuthszeugniß mit dieser Erklärung ausstellte.

Wir nehmen nun vorläufig Abschied von diesem Thema, das wir, um nicht zu weitläufig zu werden, nur in seinen Umrissen und in Bezug auf die wichtigsten Fragen behandeln konnten. Details zu besprechen, werden wir noch oft genug Gelegenheit finden. Daran aber halten wir fest, daß bei Beibehaltung des gegenwärtigen Systems allerdings zur Beseitigung des einen oder des anderen Uebelstandes Palliative gefunden werden können; daß aber wirkliche und gründliche Abhilfe nur von *rückhaltloser Zulassung der freien Konkurrenz auf der Schiene* zu erwarten ist.

To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below

7

HE 3057 .D71
Einige Eisenbahnfragen.
Stanford University Libraries
3 6105 041 797 700